

La battaglia del Rio della Plata

di Alessandro Sabatini

La storia

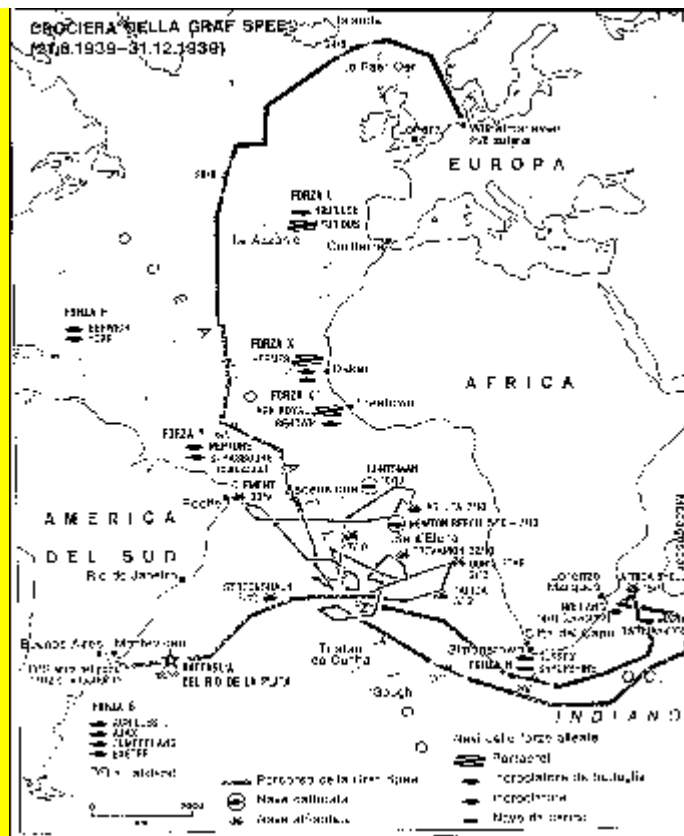
Allo scoppio della guerra, le scelte strategiche di utilizzo della Marina tedesca non sono ancora perfettamente delineate. Hitler è molto impegnato nel costruire e concentrare gli sforzi bellici e diplomatici nel piano di conquista dell'Europa continentale da impostare sul principio di *blitzkrieg* (guerra lampo) ed allo stesso tempo di evitare, almeno per il momento, di ritrovarsi contro due potenze quali l'Unione sovietica e gli Stati Uniti. Il compito di gestire le unità navali tedesche, in attesa dell'ultimazione dei super colossi *Bismarck* e *Tirpitz*, spetta al Grand'Ammiraglio Erich Hans Albert Raeder. Tra gli obiettivi principali della Kriegsmarine, attorno al settembre del '39, vi era quello di intercettare ed affondare il grande traffico di rifornimenti britannico nell'Atlantico. Questo compito venne assegnato ai temibili U-Boote del comandante Donitz (che sarà il successore di Hitler dopo il suicidio e firmerà la resa incondizionata con gli alleati) ed alle, allora disponibili, maggiori unità da battaglia: le corazzate tascabili *Deutschland* e *Admiral Graf Spee*, mentre le due navi da battaglia *Sharnhorst* e *Gneisenau* e l'altra tascabile *Admiral Scheer* erano ferme per lavori. L'obiettivo di queste unità era quello di affondare o catturare i mercantili battenti bandiera inglese, francese o norvegese, e di affrontare navi da battaglia nemiche qualora le circostanze fossero favorevoli.

La crociera della *Deutschland*, non fu molto fortunata per la verità, durò dal 23 settembre alla metà di novembre del 1939, al comando del Capitano di Vascello Paul Wenneker il quale affondò in questo periodo due piccole navi: l'inglese *Sonagate* ed il norvegese *Lorentz W. Hansen*, e catturò il piroscafo americano *City of Flint* provocando le ire di Hitler che non voleva provocare indignazione negli americani. La nave venne richiamata in Germania e ribattezzata *Lutzow* per volere dello stesso Hitler.

Ben diversa invece è stata la sorte dell'*Admiral Graf Spee*: salpata dal porto di Wilhelmshaven il 21 agosto del 1939 e raggiunto il cuore dell'Atlantico, affondò 7 mercantili (il 30/9 il *Clement*, il 7/10 l'*Ashlea*, il 22/10 il *Trevanion*, il 5/11 l'*Africa Shell*, il 2/12 il *Doric Star*, il 3/12 il *Tairoa*, il 7/12 lo *Strenshalh*), catturò 2 navi (il 5/10 il *Newton Beech* ed il 10/10 l'*Huntsman*) rendendo insicuro l'Atlantico centrale tra l'America latina e l'Africa occidentale.

Dal canto loro gli inglesi non rimasero a guardare e, per dare la caccia alla temibile corsara germanica, l'Ammiragliato impiegò 16 potenti unità da guerra: le portaerei *Ark Royal*, *Hermes*, *Glorious*; gli incrociatori da battaglia *Renown*, *Hood* e *Repulse*; le corazzate francesi *Strasbourg* e *Dunkerque*, gli incrociatori pesanti *Devonshire*, *Cumberland*, *Exeter*, *Shropshire* e *Sussex*; gli incrociatori leggeri *Ajax*, *Achilles* e *Danae*, suddivise in 4 gruppi di impiego tra lo stretto di Gibilterra e Città del Capo.

Il comandante della *Graf Spee*, Hans Langsdorff, riuscì ad eludere questa massiccia sorveglianza grazie ad una serie di camuffamenti: aggiunse un fumaiolo sulla plancia, fece cambiare più volte la verniciatura, issò bandiera neutrale o nemica, disturbò le trasmissioni radio, fece gettare in mare salvagenti con il nome di altre unità tedesche, cambiò continuamente rotta



La battaglia

Si giunse così al faticoso 13 dicembre. Langsdorff decise di far rotta verso la foce del Rio della Plata per affondare ancora qualche mercantile prima di far ritorno in Germania per Natale come previsto dai piani.

Alle sei del mattino la vedetta della *Graf Spee* annunciò l'avvistamento di 3 navi in linea all'orizzonte. Era la divisione inglese delle Falkland al comando del Commodoro Henry Harwood, composta dai 2 incrociatori leggeri *Ajax* ed *Achilles* e dall'incrociatore pesante *Exeter*. Queste tre unità, singolarmente, sono inferiori come capacità di fuoco alla *Graf Spee* ma insieme costituirono una seria minaccia all'unità tedesca.

Credendo che gli inglesi stessero proteggendo una formazione di mercantili oltre la linea dell'orizzonte, Langsdorff pose le macchine avanti tutta per cercare di sorprendere gli inglesi e lanciò l'attacco. Harwood dall'*Ajax* ordinò all'*Exeter* di impegnarsi.

Alle 6 e 18 minuti una bordata della *Graf Spee* ruppe il silenzio di una tranquilla mattinata estiva che permetteva ottima visibilità.

Su ordine di Harwood l'*Exeter* ruppe la formazione e si impegna con la *Graf Spee*. Tre minuti dopo anche l'*Ajax* e l'*Achilles* aprì il fuoco. L'accerchiamento inglese non riuscì appieno e Langsdorff concentrò il tiro sull'*Exeter* provocandole danni tali da costringerla a ritirarsi. Il comandante Bell riuscì però, in un ultimo tentativo, a cagionare danni alla corazzata tedesca colpendola con una salva da 203 nella parte prodiera dello scafo sulla linea di galleggiamento. L'*Exeter* riuscì più tardi a raggiungere dopo 2 giorni le isole Malvine, con a bordo 61 morti e 23 feriti gravi.

La battaglia intanto continuava. Langsdorff fatto un bilancio dei danni (37 morti e 60 feriti gravi, casse dell'acqua potabile distrutte) decise di ripiegare per riparare i danni. Contando sulla maggiore velocità della sua nave (poiché le altre due navi inglesi erano danneggiate), Langsdorff poteva scegliere se approdare nel porto di Montevideo (Uruguay) o in quello di Buenos Aires (Argentina). Scelse la prima

soluzione ed alla mezzanotte diede fondo alle ancore nella rada di Montevideo.

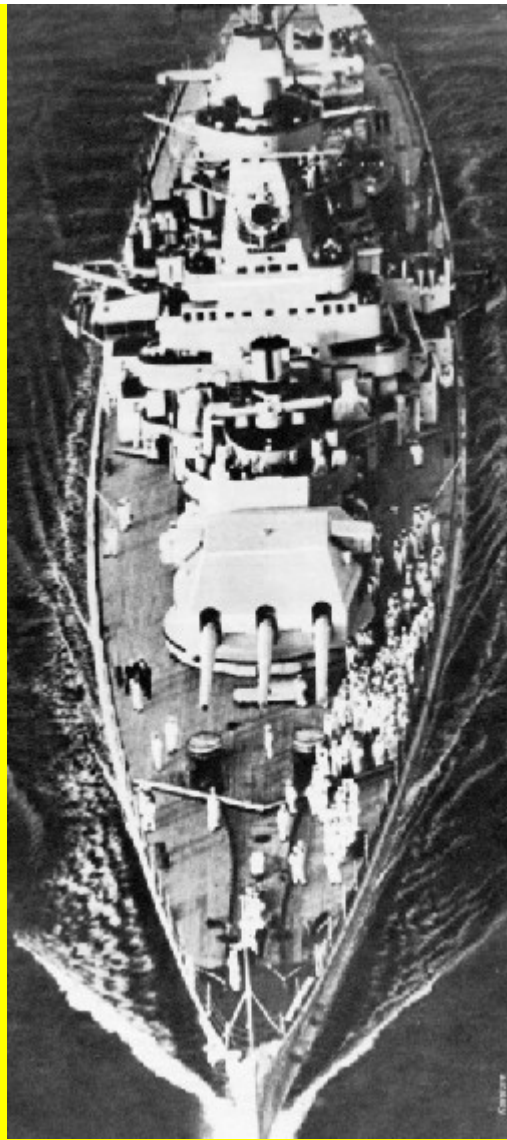
Iniziò così la battaglia delle diplomazie e dei servizi segreti incentrata sulle modalità di applicazione delle norme della Convenzione dell'Aja che proponeva due articoli in contrasto tra loro: il primo (art. 12) statuiva che una nave belligerante non potesse trattenersi in un porto neutrale per più di 24 ore; l'altro (art. 17) riportava che se la nave fosse stata danneggiata, la sua presenza poteva essere protratta per i giorni necessari a compiere le riparazioni più urgenti.

I tedeschi chiesero due settimane di tempo, in applicazione dell'articolo 17. Il governo uruguayano concesse 72 ore dopo una valutazione oggettiva dei danni. Nel frattempo i servizi segreti britannici lavoravano a pieno ritmo per diffondere notizie false circa il dispiegamento di forze che la *Graf Spee* avrebbe incontrato una volta uscita dal porto dopo le riparazioni: oltre *Ajax* e *Achilles*, il *Renown*, la *Dunkerque* e l'*Ark Royal*. Inoltre venne fatto in modo di impedire ai tedeschi di trovare un aereo da prendere a noleggio per verificare la veridicità delle informazioni. Langsdorff meditò una ultima soluzione: sfruttare la presenza del mercantile tedesco *Tacoma* per eludere la sorveglianza delle navi inglesi aiutandosi inoltre con il favore delle tenebre. Ma giunsero gli ordini categorici di Hitler, la *Graf Spee* doveva autoaffondarsi nelle acque territoriali uruguayane, mentre l'equipaggio doveva essere trasbordato su due rimorchiatori argentini.

Il 17 dicembre alle 20:00 la nave germanica si autoaffondò davanti ad una folla immensa. Langsdorff, che avrebbe voluto affondare con la sua nave ma gli ordini di Hitler non glielo permisero, si suicidò tre giorni dopo.

Le armi

La corazzata tascabile *Admiral Graf Spee*



Oltre a possedere grandi arsenali, va riconosciuto ai tedeschi il primato di ingegnosit  progettuale nel realizzare nuovi mezzi tecnologici per l'impiego bellico (un esempio su tutti, l'impiego del primo aereo a reazione, il *Messerschmitt Me 262*).

Dovendo sostituire nel 1926 le vecchie corazzate, rimaste alla Germania dopo il disarmo stabilito dai trattati del 1919, con unit  adatte a condurre una guerra di corsa oceanica, rispettando i limiti imposti di dislocamento non superiori alle 10.000 tonnellate e di calibri che non oltrepassassero i 280 mm. , i tedeschi misero appunto un progetto di nave corazzata completamente nuovo. Questa unit  disponeva di un armamento superiore a qualsiasi altro incrociatore dell'epoca, un'autonomia di 20.000 miglia grazie all'adozione di un apparato diesel che sviluppava una velocit  di superiori alle normali corazzate e una leggera corazzatura.

Alla sua entrata in servizio tutte le marine furono messe in allarme dalle qualit  offensive e difensive di queste navi; si valut  che i tecnici germanici erano riusciti a racchiudere una tal somma di qualit  in queste navi da renderle delle vere e proprie unit  da battaglia.

Caratteristiche

Dislocamento standard : 12100 t.

Dimensioni: lunghezza 186 m; larghezza 21.6 m; immersione 7.4

Apparato motore : 8 motori Diesel MAN a 9 cilindri accoppiati

Potenza: 52050 HP su due assi

Velocità: 28.5 nodi

Autonomia: 8.900 miglia a 20 nodi

Armamento: 6 pezzi da 280/54.5; 8 da 150/55; 6 da 105/65 antiaerei; 8 cannoni a.a. da 37 mm; 10 mitragliatori a.a. da 20/65; 8 tubi lancia siluri 533; 1 catapulta con 2 aerei da ricognizione

Equipaggi: 30 ufficiali + 950 sottufficiali, graduati e comuni

Gli incrociatori leggeri classe *Leander Ajax ed Achilles*

I 5 incrociatori di questa classe furono progettati in risposta agli incrociatori tedeschi della classe *Koenigsberg* ed agli italiani classe *Condottieri* attorno al 1933. Queste risultarono ottime unità nell'adempiere tutte le operazioni relative alla scorta di mercantili, all'esplorazione ed all'attacco veloce. Tutto ciò fu reso possibile principalmente da due caratteristiche: l'armamento principale composto da 8 pezzi da 152 mm ed un apparato motore in grado di far raggiungere alla nave la velocità di 32 nodi. Per risparmiare peso fu ridotto il numero delle caldaie a 4, l'armamento principale era sistemato su torri binarie di nuovo tipo che permettevano un alzo di 60° rendendo i pezzi idonei al fuoco di sbarramento antiaereo. Attualmente delle 5 navi rimane solo *L'Achilles* ceduto alla marina indiana e ribattezzato *Delhi*.

Caratteristiche

Dislocamento standard : 6985 t

Dimensioni: lunghezza 169 m; larghezza 17 m; immersione 5.5 m

Apparato motore: 4 caldaie tipo Ammiragliato, 4 gruppi turboriduttori Parsons

Potenza: 72.000 HP su 4 assi

Velocità: 32.5 nodi

Autonomia: 54.000 miglia a 14 nodi

Armamento : 8 pezzi da 152/50; 8 da 102/45 a.a. ;12 mitragliatori Da 12-12.7; 8 tubi lancia siluri 533; 1 catapulta per 1Aereo

Equipaggio : 570 persone tra ufficiali e sottufficiali

A mente fredda

Molte furono le critiche rivolte al comandante della *Graf Spee* sia dai suoi superiori, immediatamente dopo l'affondamento della nave, sia dai critici di strategia militare. Tra i rimproveri principali sono da annoverare: l'aver intrapreso un'azione offensiva contro navi da guerra inglesi quando non figurava tra gli

obiettivi principali; il non aver valutato attentamente la situazione della battaglia ed aver scelto di riparare in Uruguay e non in Argentina, quest'ultima più favorevole al governo tedesco.

Con il senno di poi è senz'altro lecito questi tipi di ragionamento, ma non si può non tener conto del fattore umano e della situazione emotiva creatasi durante la battaglia. A prescindere dalla scelta di attaccare gli incrociatori britannici, scelta tra l'altro giustificata dal fatto di ritenere questi di scorta ad un convoglio di mercantili, Langsdorff era un uomo di grande correttezza, attento alla buona salute del suo equipaggio e dei suoi prigionieri. Forse proprio per questo motivo decise di riparare nel più vicino porto di Montevideo ritenendo, evidentemente, che non vi fossero differenze di trattamento tra porti neutrali. Langsdorff perse perché era caratterialmente molto leale e forse non sufficientemente freddo e calcolatore, per niente cinico.

I documenti

Riportiamo, come documento, il testo della lettera inviata dal Capitano di Vascello Langsdorff all'ambasciatore tedesco in Argentina

«All'ambasciatore tedesco Buenos Aires

Eccellenza, dopo una lunga lotta sono giunto alla decisione di affondare la nave da battaglia tascabile Graf Spee, allo scopo di impedire che essa cada nelle mani del nemico. Sono tuttora convinto che, date le circostanze, una volta che io avevo condotto la mia nave nella trappola di Montevideo, questa fosse l'unica decisione rimasta. Poiché, con le munizioni che rimanevano, ogni tentativo di aprirmi, combattendo, la via del mare aperto e profondo era destinato a fallire. E in tal caso, dopo aver consumato le munizioni che rimanevano, solo in acque profonde avrei potuto affondare la nave, per evitare che cadesse nelle mani del nemico. Piuttosto che esporre la mia nave al pericolo che, dopo una lotta valorosa, cadesse in parte o del tutto in mano del nemico, decisi di non combattere, ma di distruggere l'attrezzatura e poi affondare la nave. Era chiaro per me che questa decisione poteva essere travisata coscientemente ed inconsciamente da persone allo scuro dei miei movimenti, ed essere attribuita, in tutto o in parte, a considerazioni personali.

Pertanto decisi fin da principio di portare le conseguenze implicite nella decisione stessa. Non occorre dire che per un capitano che abbia sentimento di onore la sua sorte personale non può essere separata da quella della sua nave.

Ho proposto la mia intenzione finché ho avuto la responsabilità delle decisioni concernenti il benessere dell'equipaggio da me comandato. Dopo la decisione presa oggi dal governo argentino (di dare ospitalità all'equipaggio ndr), nullaltro posso fare per il personale della mia nave. Né mi sarà possibile prendere parte attiva alla lotta che il mio paese sostiene. Posso soltanto dimostrare con la mia morte che i combattenti del Terzo Reich sono pronti a morire per l'onore della bandiera.

Io solo ho responsabilità dell'affondamento della mia nave da battaglia tascabile Admiral Graf Spee. Sono felice di pagare con la mia vita per ogni possibile ombra sull'onore della bandiera. Affronterò la mia sorte con solida fede nella causa e nell'avvenire della nazione e del mio Führer. Scrivo questa lettera a Vostra Eccellenza nella tranquillità della sera, dopo una calma deliberazione, così che Ella possa essere in grado di informare i miei superiori e di smentire pubbliche voci, se questo divenisse necessario.

F.to Langsdorff Capitano di Vascello

Comandante dell'affondata nave da battaglia tascabile Admiral Graf Spee ».

